

● 議事概要

「令和4年度羽田空港の機能強化に関する都及び関係区市連絡会 分科会（第3回）」
令和4年11月1日（火）

● 議題1 騒音対策について**【国の説明】**

（国交省航空局）

資料1は、機数ベースの7月、8月の新飛行経路の運用状況である。上段が7月、下段が8月である。左側が北風時のC滑走路離陸、右側が南風時の新飛行経路A滑走路着陸、C滑走路着陸、B滑走路離陸である。7月についてであるが、北風時のC滑走路離陸は1,114機、南風時のA滑走路着陸が918機、C滑走路着陸が2,053機、B滑走路離陸が1,297機である。8月は、北風時のC滑走路離陸が1,624機、南風のA滑走路着陸が571機、C滑走路着陸が1,317機、B滑走路離陸が819機である。一番下には7月、8月の合計、そして2022年6月、7月および4月、5月の値も参考に示している。

資料2は、7月、8月の北風・南風の運用割合である。左側の上段が7月の実績である。左から午前中の7～12時、真ん中は午後の15～19時、右が昼間時間帯の6～23時の運用割合である。右側が住民説明会で示した2016年から2018年の3カ年の北風・南風の運用割合であり、見比べると7月分はどの時間においても南風が多い運用となっている。これに関しては気象条件であるため、一概には言えないが、今年に関しては早めに梅雨が明けたので、南風が若干多くなったのではないかと考えられる。8月についても、右側の3カ年の平均と比較すると、若干、南風が多い。特に7月に関しては例年より南風が多い実績となった。繰り返しになるが、これは気象条件によるため、分析をするのが難しいが、実績としてお示しする。

資料3は、7月、8月に羽田新飛行経路を飛行した航空機の位置情報を地図情報にプロットした航跡図である。こちらは、従前から羽田空港飛行コース公開ホームページにおいて公開しているデータである。2ページ目は、北風時のC滑走路からの離陸経路である。一番左が6月の参考情報である。7月、8月は、先ほど言った様に南風が若干多かったため、北風時の運用が若干少なかったが、基本的には住民説明会で示した航跡をほぼなぞっている。8月の結果について、赤い丸で囲っている範囲において、新小岩の方に抜ける航跡が若干見て取れる。悪天候を回避する場合や管制運用上必要な場合には、このように想定経路から逸れる場合があるが、概ね想定経路の範囲内を飛行していることが見て取れる。3ページ目はB滑走路から西向きに離陸していく際の飛行経路である。これについても7月、8月は想定経路の範囲内を飛んでいる。6月は、赤丸で示している部分のように、離陸後早めに旋回し、東京湾に抜けたものが若干あったが、7月、8月は数が減っている。早めに旋回した

方が地域に対する騒音の軽減効果もあるため、今後もこの方式を続けていきたい。4ページ目は、都心経路の航跡である。7月は、地図の右側にて想定経路より北や南にずれて飛んでいるものがあつたが、これは、最終的な侵入経路に合流する手前で悪天域を回避するため、もしくは管制運用上必要な運用だったと理解されたい。最終的には青、緑、黄色、赤の想定経路の範囲の中心上をまっすぐ飛行している。

資料4は、7月、8月分の羽田空港新飛行経路に係る航空機騒音の測定結果についてである。今回は7月、8月における東京都、埼玉県、神奈川県騒音測定局における騒音測定結果のとりまとめである。全体総括の1つ目は、実際に測定された騒音値の平均値と、運用開始前に事前にお示ししていた推計平均値との比較を機体のサイズ別に整理したものについてであり、7月、8月のいずれにおいても9割弱の測定値が推計平均値と同等又はそれ以下であることを確認できている。次に、主に着陸ルートに関する話であるが、騒音対策として少しでも着陸する航空機の降下角を引き上げる騒音の軽減方策を取り入れており、こちらについても今回、継続的に効果を確認できている。最後に、留意事項を申し上げる。1つは、引き続き新型コロナウイルスの影響により、通常より便数が少なく、一部エアラインの判断で、機材の小型化や低騒音機の導入が進んでいる。もう1つは、昨年度の同時期と同様の留意事項であるが、7月、8月の特有の問題として、騒音測定局の周辺でセミの鳴き声がある、という問題が継続的に発生しており、どうしても航空機騒音として評価できる騒音が少なくなっている。航空局としては、航空機騒音は法律で定めているLdenにて年間を通じて評価しており、7月、8月に特に顕著であるセミの鳴き声の影響については、年間を評価する上では、限定的なものであると考えている。2ページ目は、全19局での騒音測定結果に対して、それぞれ大型機、中型機、小型機に係る推計平均値との比較を行っている。青で示している部分は、推計平均値以下、白いところは同水準、赤い部分は推計平均値以上である。さいたま市の岸町公民館については、他の局に比べて推計平均値より上がり幅が大きい。これは、測定局の環境の問題で、取れているサンプル数が著しく少なく、どうしても数値に偏りが生じているため、値が大きく出てしまっているのが理由である。東京都内においては、セミの影響もあつたが、基本的に航空機騒音の評価・品質には問題なく実施できている。3ページ目以降にて、測定局ごとの7月、8月の騒音測定結果についてまとめているが、内容についてこの場での詳細な説明は割愛する。41ページ目以降は、着陸ルートにおける降下角の引き上げによる騒音軽減効果についてまとめている。実際には、悪天時には3度の降下角、好天時には衛星情報を利用して3度よりも大きい降下角を導入している。42ページ目以降に具体的な結果を示している。42ページ目について、説明が重複するが、悪天時にはILSを運用して3度の降下角で降りている。資料下部にグラフを記載しているが、0.0の横線が3度で降下した場合である。これに対して、青いグラフが、3度よりも大きい降下角での運用を行っているときの騒音がそれぞれの測定局でどの程度下がっているかを示している。左の小淀ホームから始まり、右にいくほど羽田空港が近づいている。いずれの測定局においても、3度で降下するよりも3度より大きな降下角で降下した方が、騒音軽減効果が表

れている。数字でお示しすると、マイナス 2.2 dB からマイナス 0.4 dB の範囲にて効果が出ている。43 ページ目は、騒音軽減効果について、さらに細かく分析したものである。航空機と滑走路に侵入する経路を A、B、C とアルファベットを入れて示している図に加え、水色と青色のグラフがある。グラフ内でそれぞれ 0.0 が示すものは 3 度で降下進入した C である。それに対して 3.45 度で降下し続ける A と、進入の降下角を途中で変える 2 段階降下である B の 2 種類がある。これらは、その時の天候や風向きなどの安全面を考慮した上で運用されている。水色のグラフについては、3 度の降下に対して 2 段階降下の B を比較したものの、青色のグラフは、3 度の降下に対して 3.45 度で継続進入した場合である。B と C の比較については、マイナス 2.1dB からマイナス 0.4dB、A と C の比較については、マイナス 3.1dB からマイナス 0.2dB の騒音軽減効果があった。今回は 2 か月だけの分析ではあるが、引き続き騒音のモニタリングを行い、長期的な分析を引き続き進めていく。

【関係区、東京都の主な発言】

(東京都)

資料 4 の中で、大型機、中型機、小型機別で騒音測定しているが、7 月、8 月におけるそれぞれの割合はどの程度であるか。

(国交省航空局)

おおよそであるが、直近の 7・8 月の騒音測定された機体のうち一番割合が多いのが小型機であり、約半数を占める。次に多いのが中型機で、最も割合として少ないのが大型機である。ロングスパンで見ると、コロナが始まった時点ではエアラインが搭乗率を上げる関係で、小型機の割合がかなり多かった。コロナ当初と比較すると、小型機の割合は若干減ってはいるものの、大、中、小の割合では現在も小型機が一番多い状況。

(東京都)

国際線が回復してくると、中型機が増えていく傾向はあるのか。

(国交省航空局)

今は、カーボンニュートラルの影響を踏まえた低燃費・低騒音機導入の機運醸成と、羽田空港における低騒音機導入促進の両方の効果が見込まれるところ、国際線を含めて復便した際の機材割合の傾向について注視していきたい。

(東京都)

騒音測定値について、今回、これまでと比較して推計平均値を超えているところが少ないと感じているが、何か考察はあるのか。

(国交省航空局)

季節特有の傾向として、7月、8月はどうしてもセミの影響があるため、航空機騒音として評価できるものが少なくなっていることが原因の一つとして考えられる。前回分科会データ(5月、6月)と今回分科会データ(7月、8月)を比べると異なる傾向が見える状況であるが、昨年(2019年)の7月、8月と比べると、傾向としてはほぼ同じである。いずれにせよ、四季を通じた気象の変化を踏まえ、1年間を通じた長期での航空機騒音の傾向を評価することが重要であり、引き続き測定・分析を進めていく。

(渋谷区)

資料4の2ページ目の中型機の測定結果について、説明会等でお示ししていた推計平均値が明記されているものとされていないものが混在しているが、なぜなのか。

(国交省航空局)

測定局の位置について、新経路の運用開始前に自治体の皆様と相談しながら場所を決定させていただいた。経路から測定局の側方距離と騒音の関係について、従前より示しているデータから適切な騒音推計値として該当するものを明記させていただいている。

● 議題2 安全対策について

【国の説明】

(国交省航空局)

資料5は、6月、7月における部品欠落の重量別・部品別の割合をまとめたものである。左側の円グラフは重量別の割合を示している。上の説明文にも記載しているが、こちらは羽田空港を含む国際線の就航の多い全国の7空港のトータルの数である。この2カ月で180個の部品欠落が判明したが、ほとんどが100g以下の部品であり、全体の85%が10g未満の部品であった。右側の円グラフは、部品別の割合である。スクリュー・リベット類はいわゆるネジの様な小さい部品である。シール・デカール類は部品に貼ってあるシールのことであり、この2つで全体の4分の3以上を占める。その他についても資料に記載のとおりであるが、右下にそれぞれどの様な部品がどのくらいの重さであるかを参考に示している。左下は、欠落部品の一例であり、リベットやシール、スタティックディスチャージャーの写真である。羽田に就航しているエアラインには落下物防止対策基準を順守してもらうことを大前提として就航を許可している。新経路の開始以降、定期的にモニタリング結果をお示しするとともに、航空局としては、航空会社と連携を取りながら、落下物ゼロを目指し、欠落部品減少に係る取組を継続的に実施している。エアラインにおいて、しっかり点検を行い、欠落部品、

部品の落下を防ぐ取組を行っているのは勿論のこと、航空局としても羽田空港においては、国の職員が抜き打ちで機体チェックを行い、部品欠落のチェックを行っている。引き続き、安全対策について取り組んで参りたい。

● 議題3 その他

【国の説明】

(国土交通省)

資料6-1は、7月、8月に国に寄せられた意見についてである。7月、8月の問合せ件数はそれぞれトータルで283件と266件であった。参考に4月、5月の件数も記載しているが、それと比べると減っている。問い合わせの内容は、騒音や落下物に対する懸念の声や、滑走路や風向きの判断基準がどうなっているのかというご疑問、減便下においては従来ルートで賄えるのではないかとのご意見、固定化回避検討会に対するご意見が主であった。件数については、多い週や少ない週があるが、資料1と見比べると南風運用の到着経路を運用した日が数値的に多いのではないかと印象を持っている。特に、資料1の枠外に※印で書いている、悪天経路を飛行した日に件数が多いように思われる。こちらについては、推測にはなるが、悪天経路はRNAV方式ではなくILS方式であり、通常より若干高度が低いことから騒音に関するお声が寄せられているのではないかと考えている。一番下に赤い折れ線グラフで記載している様に、2年半前の運用開始当初は受電件数が非常に多かったが、運用を継続していくにつれて徐々にではあるが、トータルの件数が減ってきていることが分かる。こちらについても引き続き丁寧な対応を行っていきたい。ご協力のほどよろしく願いたい。

【都の説明】

(東京都)

資料6-1は、7月、8月に都に寄せられた意見についてである。7月は3件、8月は3件の計6件である。主な意見は、騒音が3件、安全性が2件、その他の問い合わせが3件である。内容の詳細については、飛行機の騒音がうるさい、羽田新ルートの見直しを国に要望してほしい、南風運用ルート状況を教えてほしい、といった内容である。前回の報告に比べると減ってきている。

【国の説明】

(国土交通省)

資料7は、大型機のB滑走路末端からの離陸滑走についてである。こちらについては、今年の8月3日の第5回固定化回避検討会を開催した際に、到着経路だけでなく出発経路の

騒音についても委員の方に議論をいただいた。B滑走路からの離陸に関しては、大田区からも従前より騒音対策の取組を強化してほしい、とご要望をいただいていたので、航空局としても運用開始以前から継続的に議論をしてきた。B滑走路からの離陸については、これまでは青色のB13もしくは赤色のB14の開始点を使用していたが、大型機に関してはできるだけ滑走路の末端のB14の開始点から離陸滑走を開始することによって、離陸した後に大田区上空で早く高度が上がり、早く左旋回行い、地上の騒音軽減ができるのではないかという検討を行った。固定化回避検討会においても委員の皆様から同意が取れた。更に、関係する管制機関とも調整を行い、大田区とも運用開始時期の相談をさせていただき、正式に本日より運用を開始した。本日は、北風運用であるためB滑走路からの離陸はないが、南風時にはB滑走路の末端から離陸を開始して騒音影響の軽減を図る。国土交通省のホームページにも掲載しており、広く周知を行っている。

【関係区の主な発言】

(大田区)

ご案内があったように本日よりB滑走路の西向き離陸において末端からの離陸滑走が開始された。航空機が復便していく状況の中で、運航停止されていたボーイング777の運用が、ニーズの高い路線において再開されていると聞いている。地域住民の声を踏まえ、引き続き騒音対策の検討、実施に取り組んでいただくよう要望申し上げます。

(国交省航空局)

今回の取組で終わりではないと考えており、今後も種々の取組を、工夫を凝らして、引き続き検討していきたい。

(東京都)

今後の報告の中で、航跡や騒音値に変化が出てくると期待されるという理解でよろしいか。また、今後もモニタリングを行っていくということでもよろしいか。

(国交省航空局)

その通りである。

(品川区)

本日、騒音値の継続的な測定や部品欠落の状況について報告があったが、区として引き続きの取組をお願いしたいと考えている。また、現在検討いただいている固定化回避検討会についても、早急な結論をお示しいただくよう、重ねてお願い申し上げます。3点目として、最近、後方乱気流区分の見直しによって従来ルートに戻せるのではないかというご意見をいただいた。この様なご意見があった際に区としても、国から説明があった内容をお伝えして

いるが、区民の疑問や不安は速やかに払拭したいと考えている。引き続きこうした地域からの声を国として把握した際には、関係自治体に速やかな情報提供や説明をお願いしたい。

(国交省航空局)

騒音対策及び落下物の対応については、継続して取り組んで参る。固定化回避検討会についても、できるだけ迅速に検討作業を進めていきたいと考えている。一部膨大な量の作業もあるが、作業の時間軸をできるだけ短縮して進めて参りたい。3点目についても、新しいインフォメーション等があれば、誤解がない様な形で、地元のみなさまにも情報提供ができるよう自治体のみなさまとの情報共有や分かりやすい説明を心がけていきたい。

以上